



Panamá: Capital del agua

Con la celebración aquí de la Feria del Agua, en cuyo marco se llevaron a cabo encuentros de ministros y técnicos de Centroamérica y el Caribe, Panamá sirvió de sede para el análisis de aspectos de importancia vital en el manejo y administración de los recursos hídricos de la región. ♦ 3

Foto: Armando DeGracia



Calidad certificada



La ACP es la primera entidad del Estado que recibe la certificación mundial de calidad ISO 9001 versión 2000.

PAG >4

El paraíso en Pedasí



Crónica de una visita nocturna a un santuario natural de tortugas.

PAG >8

No violencia contra la mujer



La mujer tiene todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

PAG >10

Artesanos en el Canal



Estudiantes del Artes y Oficios ponen en práctica los conocimientos adquiridos en la ACP.

PAG >12

CORRESPONDENCIA

12 de noviembre de 2003

Debo escribirles y darles las gracias por permitirnos el acceso y qué maravilloso es ver su cámara web en su canal. Me parece grandioso simplemente ver cómo operan las cámaras y ver los buques pasar por las esclusas. Estoy simplemente maravillada ante la asombrosa pieza de ingeniería que es... Estoy en Inglaterra... Estoy segura de que si viviera allá estaría allí todos los días... Gracias y por favor no apaguen sus cámaras.

Saludos de Elizabeth.



23 de noviembre de 2003

Sra. Ana María de Troitiño:

Quisiera darle los más sinceros agradecimientos por la jornada del miércoles pasado y aprovechar esta oportunidad para felicitar a todo el personal de la administración del canal por el tratamiento que nos brindaron así como por la calidad de las visitas. Este día será algo inolvidable de mi estadía en Panamá. Atentos saludos,

Véronique Chauveau

La foto

Néstor Ayala



El Arco Chato jugó un papel trascendental en la elección del istmo de Panamá como el sitio ideal para construir un paso entre el Pacífico y el Atlántico. Su existencia sirvió como evidencia de que Panamá no era un país azotado por desastres naturales, como terremotos.

De la Administración

Es con el mañana; no con el ayer

Las declaraciones del Secretario de Estado de los Estados Unidos sobre la manera en que viene dándose la administración del Canal en manos panameñas representa, además de un reconocimiento para el país, la confirmación de lo que puede hacerse cuando se tiene claridad de objetivos e identificación de propósitos.

Como bien lo señala Colín Powell, el manejo que los panameños damos a la vía interoceánica ha venido a responder a quienes nos daban escasa posibilidad de éxito en tan importante desafío. Es más, el mismo Powell indica que hoy el Canal es mucho mejor administrado que cuando lo era por los norteamericanos. Pero este aplauso, compartido y expresado ya por la comunidad marítima internacional, no debe ser motivo de envanecimiento alguno.

La visión de quienes trabajamos en la ACP no está enfocada de manera alguna en lo que fue el pasado; está determinada, sí por el propósito de ver el futuro con la responsabilidad que exigen las expectativas de los panameños en la gestión del Canal.

De allí que las metas que logramos en nuestros proyectos; los récords de seguridad, de eficiencia y productividad que establecemos en nuestro desempeño, y los niveles de transparencia, competitividad y calidad que aseguramos para nuestras operaciones y servicios, más que establecer comparaciones con el ayer, reafirman nuestra capacidad como panameños para enfrentar el presente y construir con optimismo el mañana.

La visión de
quienes trabajamos
en la ACP no está
enfocada de
manera alguna en
lo que fue el pasado



JUNTA DIRECTIVA

Jerry Salazar
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Emanuel González-Revilla
Moisés D. Mizrachi
Guillermo Quijano Jr.
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Ricaurte Vásquez M.
Subadministrador
Stanley Muschett I.
Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Editora
Redacción
Maricarmen de Ameglio
Julieta Rovi
Manuel Domínguez
Ariyuri Mantovani



Panamá: Capital del Agua

Armando DeGracia

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Empresarios y expertos internacionales en temas de medio ambiente participaron en la Segunda Feria del Agua de Centroamérica y del Caribe celebrada en Panamá del 24 al 30 de noviembre, en las postrimerías del Año Internacional del Agua. Esta Feria, convocada por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), contó también con la participación de la Autoridad del Canal de Panamá.

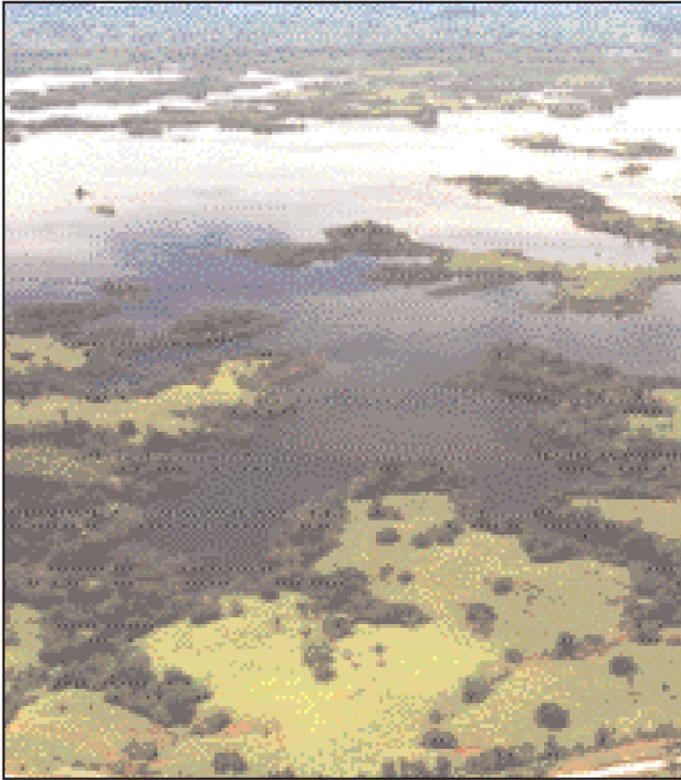
El evento bianual sirvió para evaluar el avance de la agenda hídrica y ambiental de la región y para facilitar el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio relacionados con el agua, además de sentar las bases para la llegada de la Década Internacional para la Educación sobre Desarrollo Sostenible.

Los países del área centroamericana y el Caribe enfrentan el reto de gobernar el agua de manera eficiente de cara a una estrategia de desarrollo destinada a combatir la pobreza y, al mismo tiempo, procurar la sostenibilidad de sus ecosistemas.

La Feria del Agua permitió establecer lazos de cooperación entre los responsables políticos del tema del agua, especialistas, docentes, sector privado, promotores del desarrollo y formadores de opinión, representantes de organizaciones de la sociedad civil y agencias internacionales para el desarrollo, con el fin de identificar y definir los problemas que enfrentan y facilitar la búsqueda de soluciones apropiadas a esos desafíos.

La Feria del Agua sirvió de marco para la realización de varios eventos internacionales:

Segunda Cumbre Ministerial del Agua de Centroamérica y del Caribe



Segunda Conferencia de Parlamentarios sobre la Modernización del Marco Institucional y Legal del Sector Agua y Zonas Costeras de Centroamérica

Primer Encuentro Regional de Actores sobre la Gestión Integrada de los Recursos Hídricos para el Desarrollo Sostenible (en el mismo se desarrollaron seis sesiones temáticas sobre agua y salud; agua y clima; Economía del Agua; Agua: Alianzas y Financiamiento; y Modelos de Gestión.

Primer Taller de Lanzamiento Regional del Proyecto WET (Educación sobre Agua para Educadores) para Latinoamérica y el Caribe, en conjunto con la Universidad de Montana, EUA.

Seminario Regional sobre Cooperación Internacional para Desastres por Eventos Climáticos, Gestión de Riesgos y Sistemas de Alerta Temprana;

En esta Segunda Feria del Agua, que

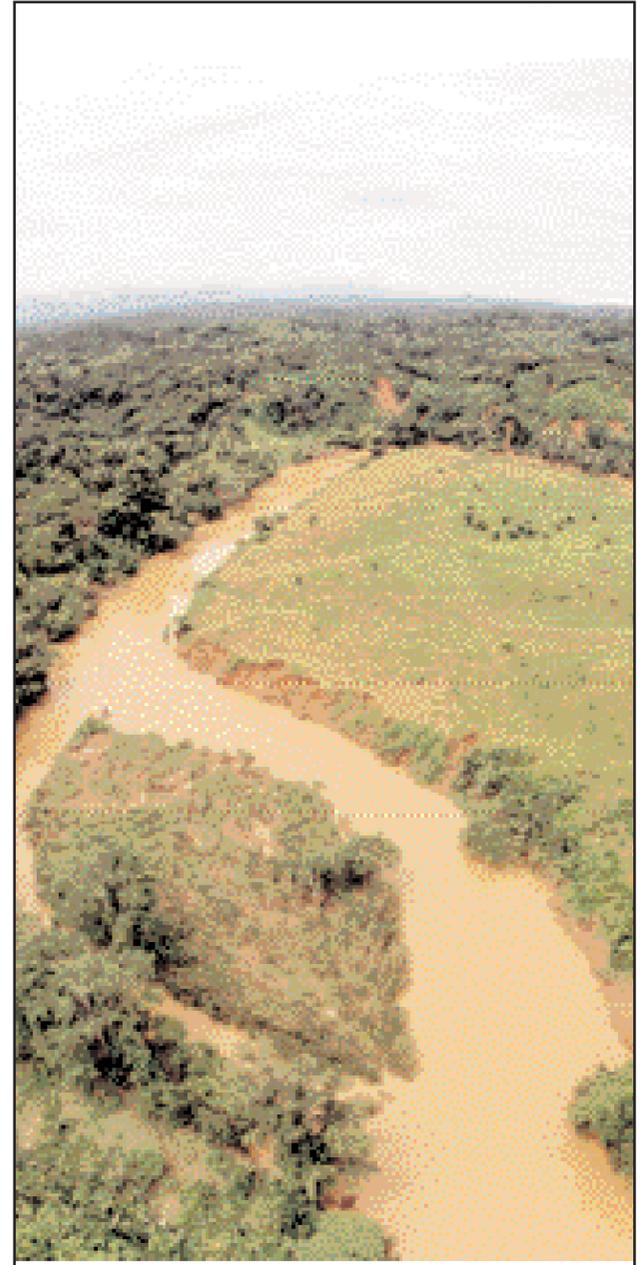
se celebró en el marco del Año Internacional del Agua Dulce, se pretendía que la Cumbre Ministerial del Agua pudiera avanzar en una definición más precisa de las particularidades de la situación del agua en estas subregiones.

La ExpoAmbiente presentada durante la Feria tenía como finalidad promover la

inversión en iniciativas ambientales; incrementar la presencia de productos centroamericanos en los diversos mercados regionales y mundiales, así como contribuir a mejorar las capacidades del sector ambiental mediante el acceso a la información y capacitación en temas como producción

y financiamiento, entre otros.

El programa de conferencias y foros contó con la participación de expertos que abordaron temas de relevancia como biodiversidad, y gestión integrada de recursos hídricos entre otros.



Powell elogia manejo del Canal

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Los panameños manejan mejor el Canal de lo que lo hacía Estados Unidos, declaró el Secretario de Estado Colin Powell durante su reciente visita a Panamá con motivo de las celebraciones del Centenario de la República. La realidad desmiente hoy, dijo, a quienes en Estados Unidos consideraban que los panameños no serían capaces de manejar bien la vía interoceánica.

Powell dijo estar "impresionado" con todo lo que ha conocido sobre la administración del Canal por parte de Panamá: "su manejo es eficiente; sus ingresos son sólidos". Entrevistado por la periodista Luz Mari Noli en el programa Diálogo, emitido por TVN, el Canciller dijo estar "muy satisfecho" con lo que arroja el cumplimiento del Tratado del Canal de Panamá; y se explicó: "hace 25-26 años, cuando entré a trabajar en puestos de cierta importancia en el gobierno (norteamericano) y trabajábamos en la ratificación del Tratado del Canal, la gente (en Estados Unidos) decía: los panameños no serán capaces de hacerlo". "Bueno, agregó Powell, los años pasaron; los tratados

culminaron en 1999 y no sólo los panameños fueron capaces de hacerlo, sino que lo están haciendo mejor de lo que nosotros lo hacíamos cuando estábamos allí".

Con relación al aspecto del financiamiento de una posible ampliación del Canal de Panamá, el titular de la política exterior norteamericana indicó que "cuando el gobierno de Panamá avanza en sus planes de un tercer juego de esclusas y empiece a buscar ayuda financiera internacional, estoy seguro que Estados Unidos hará un buen examen, al igual que otros países, y verán que eso es una buena inversión".



El Secretario de Estado Colin Powell durante una visita al Canal de Panamá en 1991.

Estándar mundial de calidad

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se convirtió en la primera y única institución del Estado en lograr la certificación mundial de calidad ISO 9001 versión 2000.

La empresa certificadora Det Norske Veritas (DNV), establecida en 1864 y con 300 oficinas en 100 países, certificó con este estándar mundial de calidad al Departamento de Operaciones Marítimas y a la División de Capacitación y Desarrollo de la ACP luego de revisar su Sistema de Gestión de Calidad.

La adopción de la norma ISO 9001:2000 fue liderada por los coordinadores del Departamento de Operaciones Marítimas y de la División de Capacitación y Desarrollo. Ellos fueron responsables de asesorar, capacitar, documentar y evaluar el Sistema. Todas estas actividades se llevaron a cabo de acuerdo con un cronograma establecido, mejorando así las metas fijadas.

Con esto, la Autoridad del Canal de Panamá ha logrado demostrar a Panamá y al mundo que la implementación de estas herramientas de gestión en instituciones públicas, además de contribuir a la mejora de sus procesos, genera modelos productivos de calidad.

El origen de las normas ISO 9000 se remonta a la época en que los ejércitos necesitaban disponer de equipos militares de calidad garantizada. Esto llevó, hace varias décadas, a introducir una serie de normas de diseño y control de la fabricación, acompañadas de procedimientos de calidad, para asegurar que los

fabricantes produjeran equipos de acuerdo con las especificaciones solicitadas. Esta nueva versión enfatiza la importancia de identificar, implementar, gestionar y mejorar continuamente la eficacia de los procesos y promueve la interacción de estos procesos con el fin de alcanzar los objetivos de la organización.

Las mencionadas dependencias de la ACP ya contaban con la norma ISO 9001 versión 1994.

“Esta es una confirmación más del compromiso y entrega de los panameños que diariamente trabajan en el Canal al servicio del mundo y para beneficio del país”, señaló el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta. Con este nuevo logro, añadió, Panamá reitera a la comunidad internacional su dedicación a mantener la vía acuática como una ruta confiable y competitiva.

En una ceremonia a bordo del Buque Atlas, el

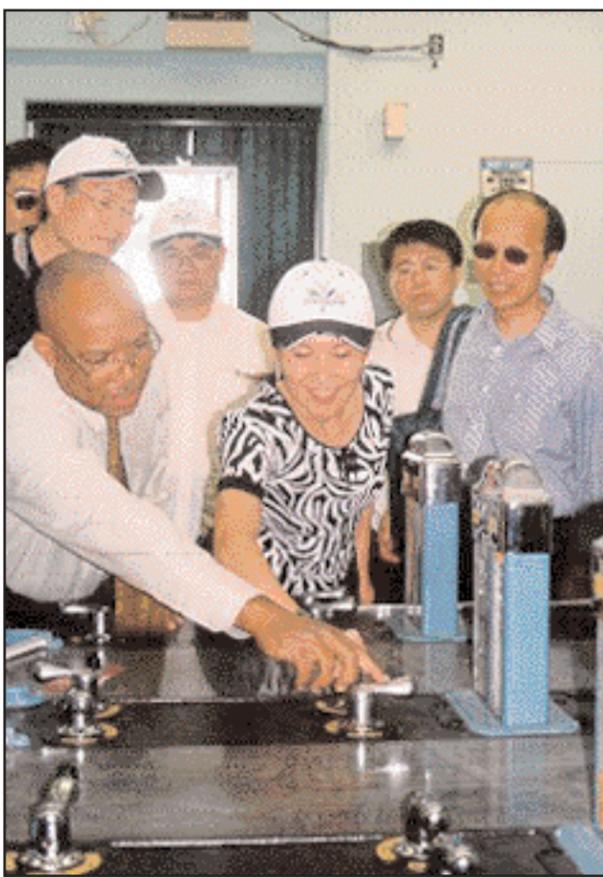
Comité Ejecutivo del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001 reconoció de manera muy especial al grupo de coordinadores por el esfuerzo empeñado.

La integración del Sistema de Gestión de Calidad del Departamento de Operaciones Marítimas y la División de Capacitación y Desarrollo a la nueva versión ISO 9001:2000 fortalece a la organización, aumenta la eficacia y eficiencia en sus operaciones, a la vez que reafirma la cultura de servicio de alta calidad en el personal, lo que genera mayor confianza de parte de los clientes del Canal con relación a los servicios que reciben.

La meta de la ACP, en este sentido, es continuar navegando en el cauce de la excelencia, a través del desarrollo ininterrumpido de las competencias esenciales de toda su fuerza laboral y la comunicación clara de sus objetivos empresariales.



Delegación visita Gatún



Miembros de la delegación de la República de China en Taiwán que estuvo en nuestro país con motivo de la celebración del Centenario de la República visitaron las esclusas de Gatún para apreciar la operación del Canal. Uno de sus miembros, Wu, Jau-shieh, Sub Secretario General de la Oficina del Presidente tuvo el honor de activar la palanca de las compuertas (a la izq.), al igual que lo hizo la cónsul de China en Colón, HSING, Ying-whei. El grupo, compuesto por funcionarios y empresarios chinos, fue atendido por los funcionarios del Canal Zarik Rodríguez, Reyna Carrillo, Jaime Owen y Jorge Vásquez.

Dos años, dos premios

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

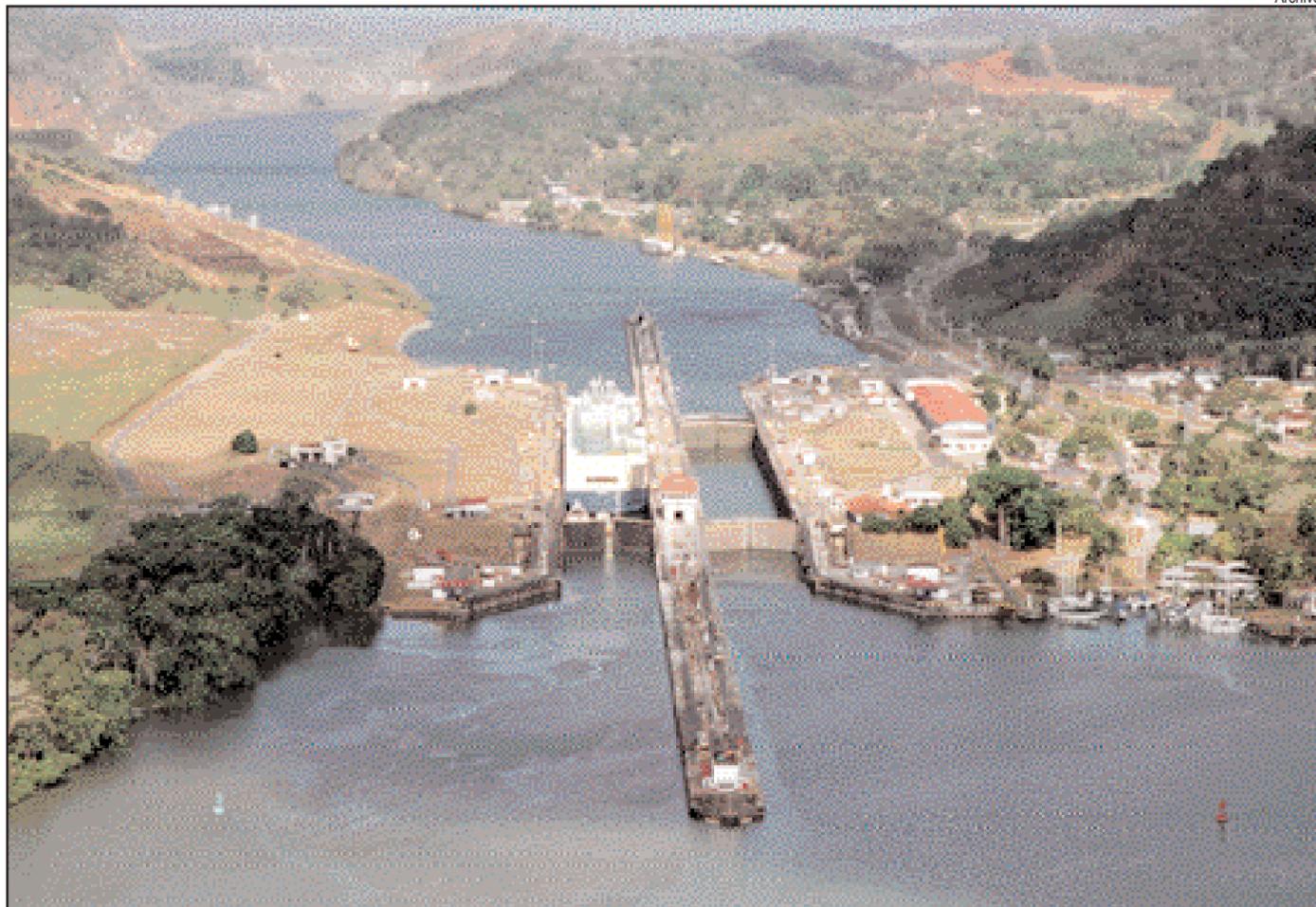
Por segundo año consecutivo la División de Comunicación Corporativa de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) obtuvo el primer lugar del Premio a la Excelencia otorgado anualmente por la Facultad de Comunicación Social de la Universidad de Panamá (UP).

El Premio a la Excelencia 2003 es organizado por estudiantes y profesores de esta facultad. Con él se distinguen las actividades de las publicitarias del país; los medios de comunicación; periodistas y oficinas de relaciones públicas e información.

Igual que en el 2002, Comunicación Corporativa de la ACP logró el galardón que la acredita como el “departamento de relaciones públicas con mayor proyección de imagen institucional”.

Para Stanley Muschett, gerente de Administración Ejecutiva, la distinción “honra a la ACP ya que es conferida por los futuros profesionales de la comunicación social a quienes queremos motivar con nuestro compromiso de informar con responsabilidad y objetividad”.

Sobre los estudios de ampliación del Canal



Archivo

Ing. Agustín Arias
aaarias@pancanal.com

Sobre los parámetros de diseños para evaluar la factibilidad de la posible ampliación del Canal, es indispensable tener una visión a largo plazo. La experiencia del Canal existente sirve de ejemplo ya que está llegando a su capacidad y utilización máxima, en cuanto al tamaño máximo del barco que puede transitar por las esclusas existentes, 90 años después de su inauguración. Es por eso que el Canal aún puede rendir beneficios significativos a la República de Panamá. Con respecto al futuro del Canal, hay que tener una visión de largo alcance para extender sus beneficios a muchas generaciones más.

Cuando se decidieron las dimensiones del barco que se utilizó como base de los diseños conceptuales para evaluar diferentes alternativas de configuraciones de esclusas Post-panamax, se hizo sobre la base de numerosas consultas con los principales usuarios del Canal; expertos de la industria marítima, y análisis de tendencia de los diferentes segmentos de mercado, específicamente del segmento de porta-contenedores. Las dimensiones de las esclusas también han sido objeto de verificación por la Junta Asesora del Canal, que agrupa a importantes representantes de la industria marítima.

La tendencia de los puertos de la Costa Este de los EEUU, que se beneficiarán del tráfico de naves Post-panamax por el Canal de Panamá, es la de ampliar con el fin de aumentar su calado hasta 50 pies y desarrollar nuevas instalaciones con capacidad para acoger barcos Post-panamax. Muchos de estos puertos hoy día cuentan con grúas para el movimiento de contenedores con

alcance de 17 ó 18 contenedores, con las cuales pueden servir barcos con capacidad de 8,000 teu. Sin embargo, las inversiones más recientes se caracterizan por grúas con capacidad de alcance de hasta 22 contenedores que pueden servir barcos de 10,000 a 12,000 teu. Muchos expertos sostienen que las ventajas en cuanto a la economía de escala (costo de operación por contenedor) y el gran crecimiento que tiene el tráfico de contenedores, favorece la construcción de barcos con semejante capacidad.

Del tamaño del buque de diseño se derivan las dimensiones de las esclusas. Esta decisión, sin embargo, también toma en consideración elementos importantes de la operación, como el sistema de posicionamiento de barcos (que pudiera ser por medio de locomotoras o remolcadores); seguridad de navegación; capacidad de la esclusa, además de factores críticos como el consumo de agua y los costos de la infraestructura. Para evaluar estos factores se desarrollan análisis múltiples con el fin de determinar su incidencia en la decisión del futuro del Canal. Por ejemplo, como parte de los diseños conceptuales de las esclusas, se han desarrollado análisis y estimados de sensibilidad de costos asumiendo dimensiones menores con respecto al ancho, largo y profundidad de las cámaras. Estos estimados nos permiten determinar y estudiar los impactos de diferentes tamaños de las esclusas.

La decisión sobre el tamaño de las esclusas es vital porque después de construidas, no se puede aumentar su tamaño. Por lo que se debe analizar el equilibrio de las dimensiones físicas y costos de las esclusas; el sistema de posicionamiento de barcos y el consumo de agua. Para minimizar el consumo de agua de las esclusas de tamaño Post-panamax se han incorporado en los diseños conceptuales sistemas de ahorro de agua por medio de

piletas paralelas. Dichos sistemas pueden ahorrar entre 50 y 75 por ciento del consumo de agua. Lo cual permite equiparar el consumo de agua de las esclusas Post-panamax con las esclusas existentes. En adición a las consideraciones técnicas y económicas, hay que tomar en cuenta con una visión a largo plazo las proyecciones futuras sobre el tamaño de los barcos que pudieran transitar por el Canal.

Con respecto a los otros elementos de la ampliación del Canal, específicamente los cauces de navegación y las fuentes de recursos hídricos, los mismos se pueden desarrollar por etapas. Por ejemplo, los cauces de navegación se pueden diseñar para barcos de 8,000 teu ó más, de los cuales se están construyendo unos 350. Entre las últimas órdenes de barcos porta-contenedores se encuentran varios con capacidad de 9,500 teu. Estos barcos Post-panamax pudieran transitar en una sola dirección por el Corte Culebra para minimizar las inversiones requeridas por la ampliación del Canal. La operación de la vía sería entonces similar a la existente.

De igual forma, con la incorporación de sistemas de ahorro de agua en las esclusas Post-panamax, se minimiza el impacto del consumo de agua debido al tamaño de las esclusas. Lo que ofrece la oportunidad de ampliar el Canal de Panamá, reduciendo la dependencia de nuevas fuentes de recursos hídricos.

En resumen, la Autoridad del Canal toma todos los elementos críticos en consideración y desarrolla análisis de sensibilidad de costos e impacto en los diferentes elementos críticos, todo esto con el objetivo de desarrollar un Plan Maestro a largo plazo que reduzca los riesgos financieros y permita el desarrollo de una vía interoceánica que rinda beneficios a Panamá por muchas décadas más.★

PARA LEER

Ortografía Española

Maricarmen Sarsanedas
msarsanedas@pancanal.com

Sin duda un libro muy práctico. Útil para un estudiante e imprescindible para quien desea cuidar su imagen cuando escribe. **Ortografía Española** (totalmente actualizada) de Fernando Ávila y publicada por el Grupo Editorial Norma es, con seguridad, un libro que puede sacarle de problemas. Ávila, un reconocido periodista, docente y Defensor del Lenguaje del diario El Tiempo, de Bogotá, parte de un análisis sobre el sentido de la ortografía, su uso y estudio, y aprovecha para desencantar a los ingenuos que esperan que su computador, de memoria no tan privilegiada como creíamos, le resuelva sus dudas en materia de lenguaje. Qué hacemos con la C? Y La H? Dónde ponemos la G y la J? Existe todavía la LL y qué pasó con la Ñ? Estas y muchas otras preguntas reciben respuesta en un libro de fácil y entretenida lectura y actualizado con las últimas normas aprobadas por la Real Academia de la Lengua. Que no sabemos escribir los números en letras y nunca sabemos dónde colocar una coma(,) en un escrito? Aquí está la solución.

A "grosso modo" (una de las contadísimas palabras que en español puede mantener el uso de la ss), **Ortografía Española** nos hace un interesante repaso de la morfología de nuestro idioma, así como de signos gramaticales y expresiones del lenguaje. Es un libro para tener en la mesa de estudio o de trabajo. Seguro le hará quedar bien.

ABC del Agua El agua compartida

- 145 naciones tienen territorios dentro de cuencas intrafronterizas y 21 se sitúan totalmente dentro de una de ellas.
- 12 países tienen más de un 95% de su territorio en una o más cuencas transfronterizas.
- Aproximadamente un tercio de las 263 cuencas transfronterizas son compartidas entre más de dos países.
- 19 cuencas involucran a cinco o más países:
- Hubo 1.831 interacciones (tanto conflictivas como cooperativas) en los últimos cincuenta años.
- 7 disputas involucraron violencia y se dieron 507 episodios conflictivos.
- Se firmaron aproximadamente 200 tratados, con un total de 1.228 acciones de cooperación.

Programa Mundial de Evaluación de los Recursos Hídricos, ONU.

Historia hidrológica del río Chagres

Jaime Massot

jmassot@pancanal.com

El río Chagres, desde el punto de vista hidrológico, ha sido meticulosamente observado y estudiado desde que los franceses iniciaron la construcción de un canal a nivel en 1881. Sin embargo, su historia se remonta varios siglos antes cuando, para los conquistadores españoles, era fundamental encontrar una vía de comunicación entre los dos océanos que pusiera en contacto a España con las recién conquistadas tierras de Perú y Bolivia.

Este río se llamó originalmente “Río de los Lagartos”, nombre puesto por Cristóbal Colón en su cuarto viaje, en 1502. “Chagre” era el nombre del jefe indígena que controlaba la parte alta del río durante la conquista española; con el tiempo se le empezó a llamar “el Río de Chagre”, y fue así por unos años hasta que alguien le añadió la letra “s” y desde entonces se llama río Chagres.

La idea de un paso de agua a través del Istmo de Panamá surgió a comienzos del siglo XVI, cuando Vasco Núñez de Balboa cruzó el Istmo en 1513. Entonces se descubrió que solo una estrecha franja de tierra separaba al Atlántico del Pacífico. Un decreto emitido en 1534 por el rey Carlos V de España ordenó levantar los planos para trazar una ruta hacia el Pacífico siguiendo el río Chagres. Este fue el primer estudio realizado para la construcción de un canal que permitiera a los buques cruzar de un océano al otro por Panamá.

A finales del siglo XVI, luego de la destrucción de Nombre de Dios por los piratas, el río Chagres asumió la función de paso continuo a través del istmo; se convirtió en la principal puerta de América desde el Atlántico. La ruta remontaba el río desde el Fuerte de San Lorenzo hasta la población de Venta de Cruces; desde allí la mercancía y las personas eran transportadas en mula hasta la ciudad de Panamá. También existía el Camino Real, ruta por donde se dirigían las riquezas extraídas en Sudamérica hacia Portobelo, plaza de las grandes ferias de intercambio entre España y sus colonias durante 200 años.

Para 1820, cuando el poder español en el Nuevo Mundo empezó a decaer, cobró fuerza la idea de un canal por el istmo. Sin embargo, el Coronel Charles Biddle, enviado por el presidente Andrew Jackson a comparar las rutas de Panamá y Nicaragua, luego de recorrer el río Chagres en canoa y caminar hasta la ciudad de Panamá declaró que la construcción de un canal por Panamá sería la tontería más grande. Según un mapa de la época (1832), el río Chagres tenía como principales tributarios a los ríos Gatún, Trinidad, Pequení y Gatuncillo. Otros ríos ampliamente conocidos en la actualidad, como el Ciri Grande y Boquerón, no son mencionados.

En conjunto con el Camino de Cruces, el río Chagres se mantuvo como ruta interoceánica, especialmente durante la fiebre de oro en California, hasta la construcción del ferrocarril en 1855. Para este período (1861) fue establecida la primera estación de registro de lluvia del país en la isla Taboga, donde sólo se tomaban observaciones intermitentes. La Compañía del Ferrocarril de Panamá instaló



otra estación de lluvia en Colón (1862) que realizó lecturas hasta 1874.

El 30 de diciembre de 1879, seis meses después del Congreso Universal en París, llegó Ferdinand De Lesseps al puerto de Limón. Sólo un mes antes, en el cruce del poblado de Barbaocoas, el río Chagres había destruido el puente del ferrocarril y dejado 30 millas de rieles a 15 pies bajo el agua. Esto debió servir de advertencia a De Lesseps del poder destructivo del Chagres, sin embargo, el Boletín del Canal Interoceánico de la época sólo menciona un pequeño retraso por razones inexplicables y no señala nada sobre la destrucción del puente, la vía del ferrocarril o las inundaciones ocurridas.

En 1881, al iniciarse la construcción del canal a nivel, la Compañía Universal del Canal Interoceánico restableció la estación pluviométrica en Colón e instaló nuevas estaciones en Balboa, Gamboa y en la Isla Naos. Además, situó estaciones de registro de niveles y mediciones de caudal en Gamboa y Bohío (en el Chagres) y efectuaron estudios de la temperatura del aire y velocidad del viento en Colón, Panamá y en el interior. Igualmente, registraron temperaturas del agua, variaciones de las mareas en el Atlántico y Pacífico, y mantuvieron lecturas de la presión barométrica en la ciudad de Colón.

Durante la construcción del Canal por parte de los franceses las inundaciones constituyeron un serio problema. Debido a lo empinado del terreno, el agua de lluvia se acumulaba formando corrientes que fluían con fuerza hacia el Chagres provocando inundaciones. Los constructores sufrieron periódicamente la desalentadora barrida de puentes y equipos. Además, decenas de miles de toneladas de tierra, roca y escombros se volvían a depositar en las mismas áreas que con tanta dificultad habían sido excavadas.

Para 1887 los deslizamientos en el Corte



Culebra, las crecidas del Chagres, el clima lluvioso, las enfermedades, los altos gastos, y la ineficiencia llevó a un cambio en el tipo de canal a construir, en vez de ser a nivel sería de esclusas. Para esta época, la Compañía Universal del Canal Interoceánico estaba en la quiebra y todas las mediciones y registros hidrometeorológicos fueron suspendidos en 1889.

En 1894 la Nueva Compañía del Canal se hizo cargo de los trabajos de construcción del canal de esclusas. Se reiniciaron los registros en las estaciones abandonadas y se construyen nuevas estaciones de registro de

lluvia. Además se instalaron modernos equipos de registro continuo como barógrafos, termógrafos (1897) y sismógrafos (1900). Igualmente se estableció la estación del río Chagres en Alhajuela (15 de abril de 1899) pero debido al fracaso de la Nueva Compañía, todas sus propiedades y derechos son compradas por Estados Unidos en 1904. Es interesante observar que la estación de Alhajuela permaneció hasta 1929 como única registradora de niveles y estimados de descarga diaria de agua en lo que era conocido como “la parte alta del Chagres”.

Durante el periodo francés, de 1880 a 1904, se registraron cinco crecidas de consideración sin embargo es importante recalcar que las mediciones de corriente eran realizadas por medio de flotadores y que estudios posteriores muestran que estos valores son mayores que

las medidas utilizando molinetes. Sin embargo, no se hicieron ajustes a los registros publicados, principalmente, por razones de seguridad en el diseño de las estructuras de acuerdo a un informe, de 1915, sobre la climatología e hidrología en el Canal de Panamá.

El 14 de junio de 1905 se crea el Departamento de Meteorología e Hidráulica de Ríos (Comisión del Canal Istmico) y su nombre cambia, posteriormente, a Sección de Meteorología e Hidrografía. El Departamento establece de forma inmediata 22 estaciones de lluvia; nueve

Historia hidrológica del río Chagres



Canal. Durante 1906 y 1907 se realizan mediciones de caudal por medio de flotadores y molinetes en Alhajuella, Gamboa, Bohío, Lagartera y Gatuncillo. A partir del 1 de enero de 1908, todas las mediciones de corrientes se ejecutan por medio de molinetes; metodología que continúa en la actualidad.

Como eventos hidrológicos de importancia para el periodo inicial de construcción por parte de los norteamericanos, tenemos las crecidas del Chagres. Para 1906, específicamente el 3 de diciembre, el nivel en la estación de Alhajuella alcanzó una altura de 119.30 pies s.n.m.m. (sobre el nivel medio del mar) con una descarga máxima instantánea de 92,100 p3/s; calculada en forma indirecta (extensión de las curvas de descargas) Este valor, recalculado mediante aforos de crecidas posteriores, ascendió a 126,400 p3/s; casi el doble de la descarga máxima permitida actualmente, desde la represa de Madden antes de declarar una emergencia en el Canal.

Antes de la inauguración del Canal, en 1914, hubo varias crecidas de importancia y una en particular vale la pena resaltar. El 26 de diciembre de 1909, a las 7 p.m., la parte alta del Chagres alcanzó un nivel de 121 pies en Alhajuella o sea una descarga máxima instantánea de 140,000 p3/s. Esta crecida

interfirió seriamente en las obras de construcción del Canal y estaciones de registro de lluvia, posteriormente descontinuadas como Bohío, Tabernilla, San Pablo, y Culebra, muestran registros históricos de importancia. La corriente del Chagres arrastró la estación registradora de niveles y la casa del observador en Vígía. La escorrentía, para la cuenca del Canal, se estimó en 41 billones de p3; equivalente a una lámina de agua de 13.69 pulgadas.

Luego de finalizar gran parte de la construcción del Canal y el llenado del lago Gatún, en 1912, se estandariza la recolección de los datos hidrológicos. Ocho estaciones que registraban los niveles del Chagres y sus afluentes son abandonadas. Otras se convierten en estaciones registradoras del nivel del lago Gatún como Gamboa (río Chagres), Gatún (río Gatún) y Raíces (río Trinidad). El río Chagres queda separado en dos tramos; desde la represa de Gatún hasta el Atlántico y la "nueva cuenca del Chagres" hasta Gamboa (523 mi2) Es interesante observar que la cuenca del embalse de Gatún, de 1289 mi2, corresponde a la cuenca del Chagres o cuenca 115 de acuerdo a criterios del Proyecto Hidrometeorológico Centroamericano y publicaciones actualizadas.

Entre 1929 y 1933 se construyen cinco

nuevas estaciones de medición de caudales y lluvia en el área aguas arriba de Alhajuella para servir de aviso de inundaciones durante la construcción de la represa de Madden. Estas estaciones se ubicaron en Indio, Salamanca, Chico, Peluca y Candelaria. La estación en Indio fue desactivada por la influencia del embalse de Alhajuella y sustituida por Chico; en lo que se conoce ahora como "la parte alta del Chagres" (área de drenaje de 160 mi2). Salamanca, que originalmente registraba los niveles del río Pequení, pasó a medir el nivel del embalse y, para la medición de caudales, fue sustituida por Candelaria y Peluca. Esta última ubicada en el río Boquerón que antes de formarse el embalse era tributario del río Pequení.

La primera medición de corrientes en la estación de Chico fue el 4 de mayo de 1932 a una elevación del río de 270.38 pies y una descarga de 728.29 p3/s. Debido a los cambios de las características geométricas e hidráulicas del río, a través de los años, hoy en día se alcanzaría una descarga un tercio menor en la misma elevación del río. Hasta la fecha se han realizado casi 1300 aforos en Chico siendo la descarga máxima medida, el 27 de noviembre de 1941, de 57,361 p3/s a un nivel de 294.45 pies s.n.m.m.

Para el diseño del futuro tercer juego de esclusas, proyecto aprobado en 1939, se

determinó que existía una seria deficiencia en la información disponible; específicamente en la distribución espacial de las estaciones de lluvia. Por lo anterior, nueve estaciones son instaladas entre 1940 y 1941 para obtener los datos adicionales necesarios.

En los estudios del proyecto del canal a nivel de 1947 se reconoce que los datos de precipitación existentes hasta la fecha no son adecuados ya que estos no registraban la lluvia en los puntos altos de las subcuencas; por lo anterior se establecen nuevas estaciones, incluyendo nueve estaciones pluviográficas, tres en cada cuenca, en los ríos Trinidad, Ciri y Gatún. Igualmente, para tener una mayor cobertura de la escorrentía en la cuenca, dos nuevas estaciones hidrométricas son construidas: Los Cañones en el río Ciri Grande y El Chorro en el río Trinidad. El equipo de registro de niveles en el río Gatún fue ampliado con la adición de un cable vía y se inician mediciones periódicas de caudal.

En 1966, una crecida extraordinaria destruye el pozo amortiguador y todo el equipo existente en Chico, incluyendo el sistema de cable vía y el registrador análogo de niveles. Se estimó, por mediciones posteriores y métodos indirectos, que la descarga pico alcanzó los 134,000 p3/s. Desde entonces las lecturas de nivel del río Chagres en Chico son registradas por limnigrafos de burbujas.

El proyecto de implementación de modelos para el pronóstico de precipitación, caudal y nivel de los embalses requiere para el periodo de 1997 a 2000, de la instalación de 10 estaciones autosuficientes de lluvia; el 50% de estas (Chamón, Limpio, Arca Sonia, Vistamares y Esperanza) ubicadas en los puntos más elevados de la cuenca alta del Chagres. El tipo de instrumentación instalada, que transmite la información en tiempo real, no utiliza casetas ni estructuras y de acuerdo a un análisis comparativo, entre este nuevo sistema (con cubetas basculantes) y los tanques con flotador (lluvia acumulativa), realizado el año pasado, se concluye que no existen diferencias significativas.

A partir de 1999 se inició la medición y análisis del potencial hídrico y manejo de las cuencas de los principales ríos en la región occidental de la cuenca del Canal. Para llevar a cabo este ambicioso proyecto se ha rehabilitado la estación hidrométrica de Batatilla en el río Toabré, se está trabajando en la estación Canoas en el río Coclé del Norte y, está programado para la próxima temporada seca iniciar las labores en Uracillo (río Indio).

Actualmente la División de Administración Ambiental, del Departamento de Seguridad y Ambiente en conjunto con la división de Proyectos de Capacidad del Canal, la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica, y el grupo de estudio del Plan Maestro de Desarrollo del Canal, está identificando los instrumentos y metodologías para un manejo integrado del recurso hídrico.

Noche clara en Isla Cañas

Crónica de una visita nocturna al principal sitio de anidación de tortugas del país.

Manuel Domínguez
modominguez@pancanal.com

Son casi las 8 de la noche cuando llegamos a Pedasí, en la provincia de Los Santos. Una corriente de aire fresco es lo único que se siente en el pueblo, además de un altavoz estruendoso que nos avisa de una fiesta en la escuela. Norma, la administradora de un pequeño y simpático hostel que se anuncia como “paraíso para los surfistas”, nos ubica en nuestra habitación.

Acomodamos el equipaje y bajamos a estirar las piernas. Norma se mueve diligentemente.

-¿Qué piensan hacer esta noche?, pregunta.

Nos miramos unos a otros sin saber qué decir. En verdad no teníamos respuesta alguna.

-Si quieren les arreglo para que vayan hasta Isla Cañas, a ver a algunas tortugas desovar, sugiere.

Otra vez nos miramos unos a otros.

-“Bueno, sí, queremos ir”.

Un rato después Norma aparece y dice que ya, que todo está listo. Solo tomen la carretera que sigue y vayan recto hasta que vean una parada media hundida en una cuneta. Ah, añade, y recuerden quitarse los zapatos cuando lleguen allá.

Media hora después estaba al volante sorteando las curvas de una carretera desde la cual se podía ver el reflejo de la luna sobre el mar. Un poco más adelante comenzamos a dudar. ¿Y si nos pasamos?

Diez minutos después giré a la izquierda luego de convencerme de que la que tenía frente a mí era la parada correcta. Nos topamos con una calle sin salida. La luna, plena, espléndida, contorneaba las pequeñas montañas a nuestro alrededor.

Desde la oscuridad caminaban hacia nosotros una pareja. No decían nada, solo venían hacia nosotros.

¿Ustedes son los guías?, pregunto

Ajá -contestó el muchacho al cabo de unos segundos que parecieron minutos. Tienen que quitarse los zapatos.

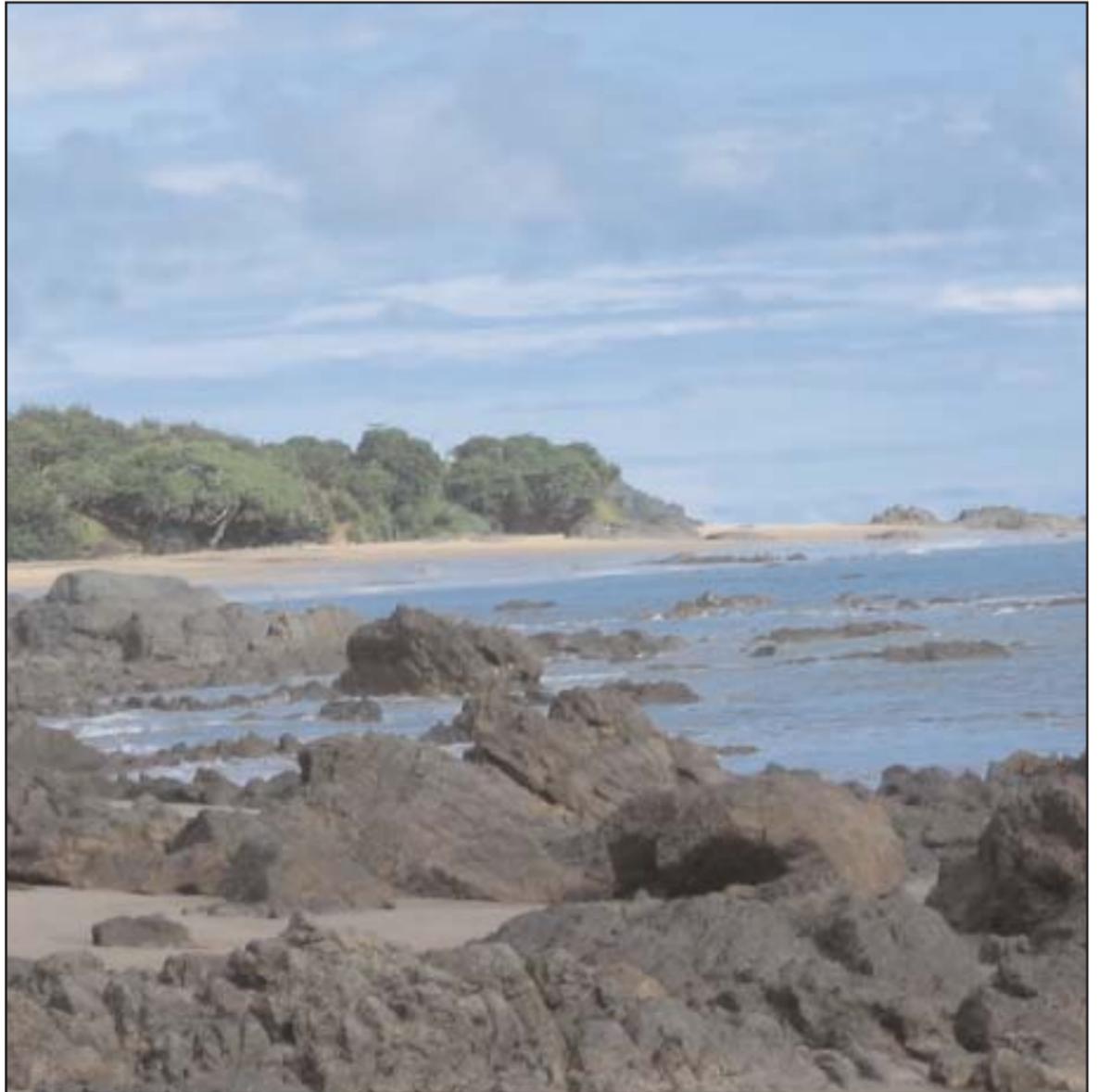
Emprendimos la marcha siguiendo a nuestros guías. Él, caminaba adelante, con una linterna cuyo bombillo languidecía con cada paso. Nos internamos en un pequeño canal bordeado de mangle. Avanzamos y el nivel del agua sube. En ella se refleja claramente la luna. Por momentos casi no podemos mantener el equilibrio: un barro suave y pegajoso se filtra entre los dedos de los pies. Nuestro guía sacude la linterna, la golpea contra la palma de su mano. Termina apagándose. Ahora caminamos con el agua a la rodilla. Un forraje de árboles oscurecía el canal. Poco después vemos la pequeña lancha que nos llevará a Isla Cañas. Luego de algunos espasmos, el motor finalmente se pone en marcha. Por momentos es preciso apearnos porque el bote se vara en las partes del canal con poca profundidad.

Conforme dejamos atrás el canal aparece ante nosotros un paisaje espectacular: el mar, ancho, limpio, iluminado por una luna que podíamos tocar. Al fondo un bombillo encendido: Isla Cañas. Desembarcamos en la isla y aguardamos una hora hasta que nuestro guía indique la hora de partir.

Situada en el distrito de Tonosí, en la provincia de Los Santos, la isla tiene una superficie de 7,339.58 hectáreas. En 1994 se le designó oficialmente como refugio de vida silvestre. Se trata del más importante lugar la anidación de las tortugas marinas en el Pacífico de Panamá, principalmente de la especie *Lapidochelis Olivacea*.

Mientras comemos arroz con almeja, pescado frito y patacones que nos sirve el dueño de un pequeño rancho, la única facilidad turística de la isla. Al lado de nuestra mesa un grupo de turistas españoles, jóvenes, se mofan en voz alta de algunas costumbres panameñas. Pero adoptan aires de solemnidad cuando la conversación es sobre el Rey o la Reina de España.

Salimos hacia la playa casi con la medianoche. Los 14 kilómetros de playa se extienden brillantes ante nosotros. Pronto estamos ante una enorme tortuga que cava trabajosamente para desovar



La playa y la tortuga

Arriba se aprecia el azul profundo de la playa Toro en Pedasí, en donde en ocasiones anidan algunas tortugas. Abajo, una de estas finalmente llega al mar luego de caminar desde el punto donde depositó sus huevos.



sus huevos. La observábamos desde una distancia prudente.

A unos metros de la tortuga aguarda un muchacho con una mochila: permanece allí, silencioso, para recoger los huevos. Por años los moradores de Isla Cañas, pueblo de pescadores, han hecho de los huevos de tortuga uno de sus medios de vida. Ello es tan importante que un comité local regula la recolección, de modo tal que ha reservado una parte de la playa en donde no se pueden tomar los huevos. Especialmente durante el mes de Noviembre miles de tortugas llegan al área.

Miramos absortos cómo la tortuga deposita los huevos en el hoyo de arena húmeda. Son blancos, muy blancos en esta noche clara en Isla Cañas. Los turistas

españoles parecen muy sorprendidos por lo que ven. Por momentos me siento un intruso, sin derecho a presenciar un acto tan íntimo. Pero igual cuando caminamos de regreso, y luego de acompañar a la tortuga hasta que se zambulle en el mar oscuro, pienso que la experiencia que acabamos de vivir es quizás la mejor vía para establecer un compromiso con la protección de estos seres.

Casi a las dos de la mañana estamos de vuelta en Pedasí. La brisa ha cesado mas no así el altavoz que nos recuerda que hay fiesta en la escuela.

Representó a Panamá con éxito

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Durante cinco semanas Edwin Reina, gerente de la División de Atención al Cliente del Departamento de Informática y Tecnología, representó a nuestro país en la tercera versión de Inter-American E-Business Fellowship, que forma parte del programa de becas del Departamento de Comercio de los Estados Unidos.

A través de esta iniciativa se ofrece a profesionales entrenamiento en tecnologías de la información y se les capacita en las habilidades y destrezas necesarias para llevar los beneficios de estas tecnologías a sus propias empresas. Reina fue uno de los once ejecutivos latinoamericanos seleccionados por el gobierno de Estados Unidos, de un total de 200 concursantes.

Como parte del programa, Reina fue escogido para participar en un entrenamiento ofrecido por Cisco Systems, empresa líder en la industria de las comunicaciones y reconocida mundialmente por el uso exitoso de esta clase de tecnología. Cisco Systems revisó las solicitudes de todos los participantes del programa antes de elegir a dos de ellos. Norman Miguel Maza, el otro participante elegido, es Gerente de Proyectos de la Comisión Federal de Electricidad en México.

“Este programa único nos da la oportunidad de hospedar a líderes empresariales de América Latina en nuestro Centro Corporativo Empresarial Ejecutivo para llevar a cabo un programa extenso e informal que trata las mejores prácticas en E-Business y las infraestructuras más avanzadas. Pasar un tiempo valioso con el Ingeniero Reina de la ACP nos permitió trabajar como equipo y discutir las aplicaciones de E-



Edwin Reina, al fondo en el centro, junto a sus compañeros de entrenamiento en el Departamento de Comercio en Washington D.C.

Commerce incluyendo discusión interactiva con expertos líderes en la industria”, comentó Keith Goodwin, Presidente de Americas Internacional Cisco System.

Como parte de este programa, los participantes deben preparar un plan que incluya los conocimientos adquiridos sobre la tecnología eBusiness y su aplicación en la empresa en la que trabajan. Reina tituló el suyo “E-Infrastructure for the Panama Canal”, que consiste en un enfoque renovado para implantación en

la empresa de una infraestructura de servidores, redes, equipos, software y procesos computacionales que responda efectiva y eficientemente a las necesidades del negocio del Canal.

“Me siento muy honrado y satisfecho de haber representado a mi país y al Canal de Panamá en tan importante actividad. Estoy seguro que los conocimientos y experiencias adquiridas durante el programa repercutirán en beneficios tangibles para el Canal”, dice Reina.

Para encontrar la historia

Augusto Espino Camarena
acespino@pancanal.com

A lo largo de nuestros cien años de vida republicana la fuerza laboral de la Autoridad del Canal de Panamá ha sabido valorar y resguardar celosamente nuestra historia, gracias al Centro de Preservación de Archivos de la Sección de Administración de Archivos de la ACP.

Desde los primeros movimientos de tierra para la construcción de un canal por el Istmo se hizo presente el interés de salvaguardar la documentación de cada evento, conforme iban sucediendo. Es así como hoy en estas oficinas reposan archivos alusivos al Canal y sus funciones técnicas, así como detalles de la vida cotidiana de quienes vivieron en las áreas canaleras y sus alrededores.

En estos archivos se guardan documentos que datan desde 1850 en una extensa variedad de formatos que van desde archivos creados en nuestras oficinas, periódicos, revistas, mapas, videos, rollos/tarjetas de microfilmación hasta discos compactos y DVDs, los cuales dejan constancia de la historia del Canal de Panamá, y que han sido mantenidos intactos como material de referencia para las futuras generaciones.

El trabajo que se realiza en esta sección es también un homenaje a todas las personas que legaron sus conocimientos para garantizar la preservación de tantos documentos.

Sección de Administración de Archivos

“Más de 60 años preservando nuestra historia”

Quienes trabajan actualmente en la administración, clasificación, mantenimiento y conservación de los archivos del Canal de Panamá en el Centro de Archivos Corporativos, se muestran orgullosos de colaborar en esta importante labor de preservación. Como un aporte a Panamá en su

centenario, quienes tienen en sus manos la responsabilidad de salvaguardar este patrimonio, se comprometen a seguir haciéndolo para que sean una valiosa fuente de la perpetuación de nuestra historia.

No Violencia contra la Mujer

Rubén Karamañites

Julieta Rovi
jrovi@pancanal.com

El 17 de diciembre de 1999, a través de la resolución 54/134, la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el 25 de noviembre Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer e invitó a los gobiernos, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales a que realicen ese día actividades dirigidas a sensibilizar a la opinión pública sobre este problema.

La fecha fue elegida en conmemoración del brutal asesinato en 1961 de las tres hermanas Mirabal, activistas políticas de la República Dominicana, por orden del gobernante dominicano Rafael Trujillo (1930-1961).

Ya en 1994 la Asamblea General de las Naciones Unidas había emitido la Declaración sobre la violencia contra la mujer en la cual se explica qué se entiende por violencia contra la mujer y qué abarca: todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se produce en la vida pública como en la privada.

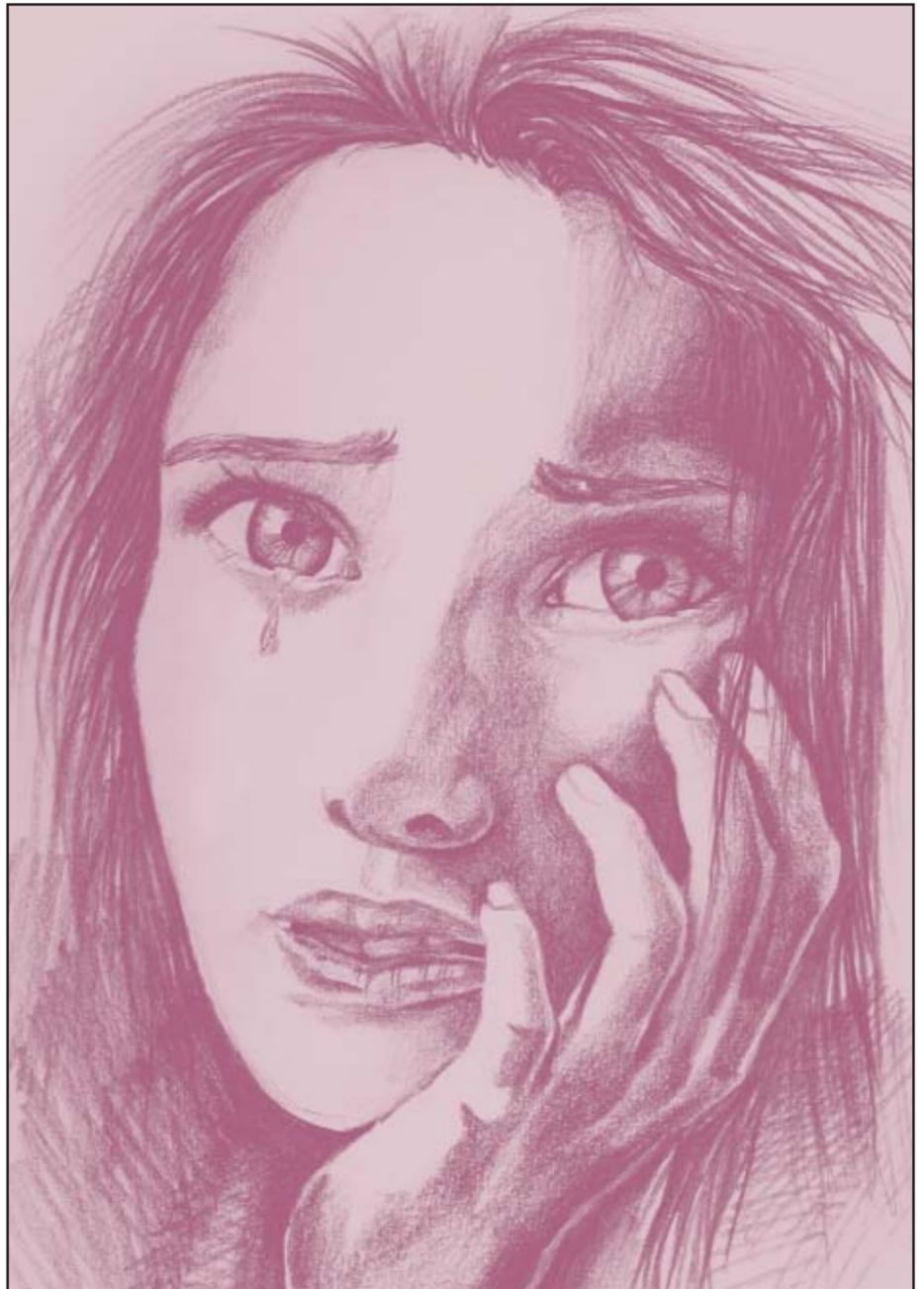
El artículo 3 de la Declaración señala que la mujer tiene, en condiciones de igualdad, todos los derechos humanos y libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural, civil y de cualquiera otra índole. Nos recuerda que entre éstos figuran el derecho a la vida, a la igualdad, a igual protección ante la ley, a verse libre de todas las formas de discriminación, al mayor grado de salud física y mental que se

pueda alcanzar, a condiciones de trabajo justas y favorables, y a no ser sometida a tortura, ni a otros tratos o penas crueles, inhumanas y degradantes.

La Autoridad del Canal de Panamá conmemora esta fecha con caminatas de cinco kilómetros en el sector Pacífico y el sector Atlántico que se efectuarán el 3 de diciembre, las cuales han sido coordinadas por la Unidad de Bienestar Laboral de la División de Salud Ocupacional y la Oficina de Igualdad de Oportunidades del Departamento de Recursos Humanos. En el sector Pacífico la caminata se llevará a cabo en la Calzada de Amador, partiendo del Restaurante Pencas, y en el sector Atlántico del Gimnasio de Gatún.

El tema de la no violencia contra la mujer también será incluido en la agenda de las reuniones de seguridad que se realizarán durante la próxima semana con material didáctico para resaltar el impacto negativo de la violencia en los ámbitos sociales.

Mujer: Si eres una víctima de violencia en tu hogar, haz la denuncia ante las autoridades en la corregiduría más cercana. Si tu pareja te golpea, no permitas que esa persona que amas deje huérfanos a tus hijos. Si se trata de un compañero o compañera de trabajo, repórtalo(a) con tu supervisor. Una fuente de ayuda con la que se puede contar, entre otras, es Fundamujer, una organización sin fines de lucro que ofrece información y asistencia sobre denuncias por violencia doméstica. Fundamujer recientemente puso a disposición de las mujeres panameñas la línea 800-1011.



En la Autoridad del Canal puede reportar incidentes de violencia laboral a Protección del Canal al teléfono 276-3669 (Pacífico) o al 443-5294 (Atlántico). Para información sobre el Programa de

Asistencia al Empleado, puede llamar al 272-7885. Los problemas de acoso sexual deben ser referidos a la Oficina de Igualdad de Oportunidades de Empleo al 272-8101. ✪

Pasacables celebran Centenario

Marco González



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Con motivo de la celebración del Centenario de la República un grupo de Pasacables del Canal de Panamá decidió honrar a la Patria de un modo diferente. Para ello confeccionaron un gran mural con motivos patrióticos el cual fue colocado en la parte exterior del edificio 701 en Corozal. El mural presenta íconos de nuestro país y recuerda el esfuerzo que cada día hacen estos trabajadores del Canal para realizar de una manera segura el tránsito de buques por la vía acuática.

“Desde que cruzamos en el vapor Ancón hemos trabajado duro y seguro... servimos los pasacables todos los días del calendario y con nuestro esfuerzo así decimos a la Patria: Loor en el Centenario”.

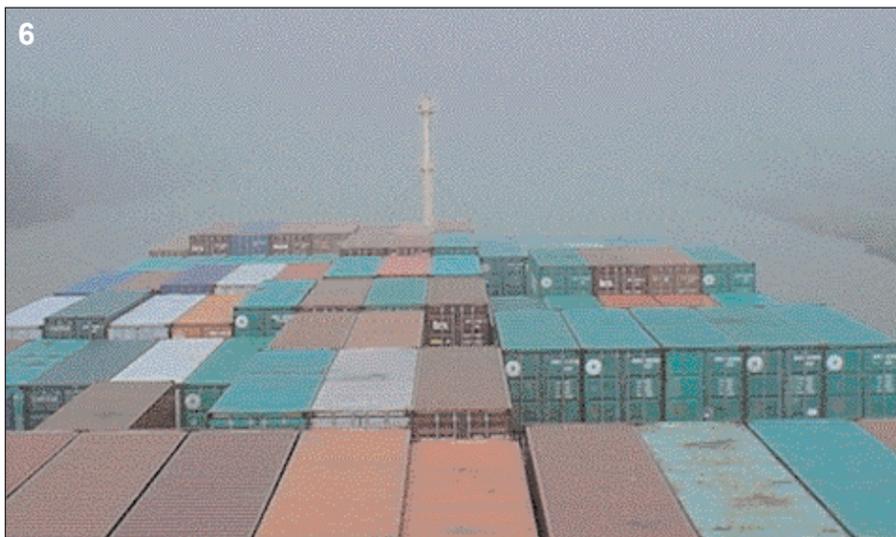
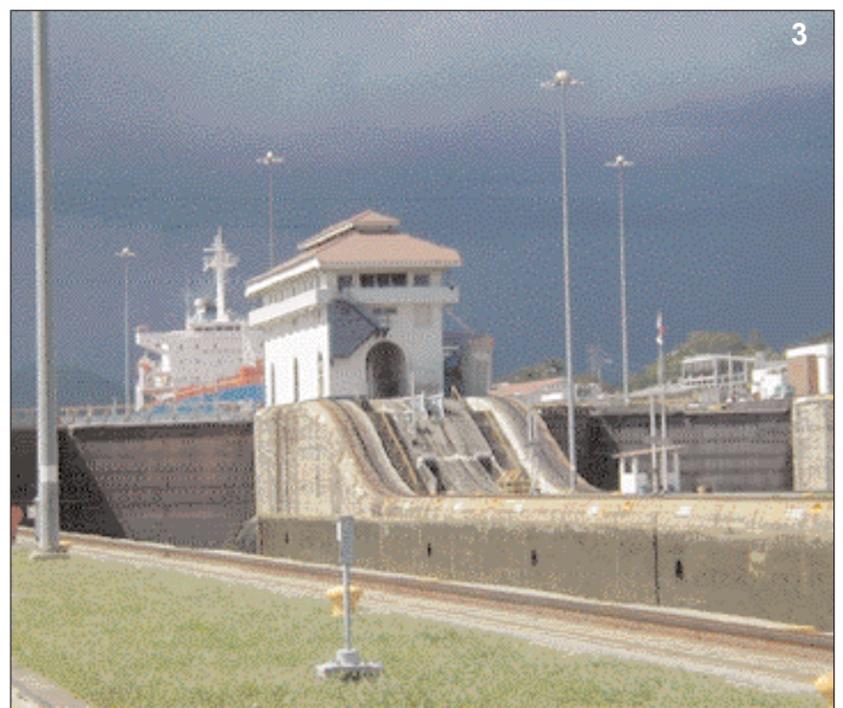
Este mural fue realizado y diseñado por iniciativa de Luis Valdespino y José Isabel Rivera, pasacables de la División de Recursos de Tránsito de la Autoridad del Canal de Panamá. ✪



El Canal en imágenes

Crucero Radiance of the Seas (1): Tomás Edghill, Manejo de Cuenca.
 Crucero Coral Princess (2): Jorge Vásquez, esclusas de Gatún.
 Contrastes (3): Gilberto O. Bazán, Unidad de Controles Industriales.
 Draga Mindi en acción (4): Jair Yau Chaw, primer oficial de máquinas, Draga Mindi.
 Construcción del nuevo paso vehicular del puente de la hidroeléctrica de Gatún (5): Gil García, Unidad de Obras Civiles, Gatún.
 Lluvia en el Corte (6): Miguel Munar P., práctico del Canal

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



Logros panameños que se miden

Manuel Domínguez
modominguez@pancanal.com

Los resultados del recién terminado Año Fiscal 2003 en el Canal de Panamá, además de arrojar cifras históricas en cuanto al desempeño financiero, demostraron logros importantes del Canal en torno a sus operaciones.

Esto se confirma con solo analizar los diferentes indicadores de operaciones con que la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) mide su desempeño.

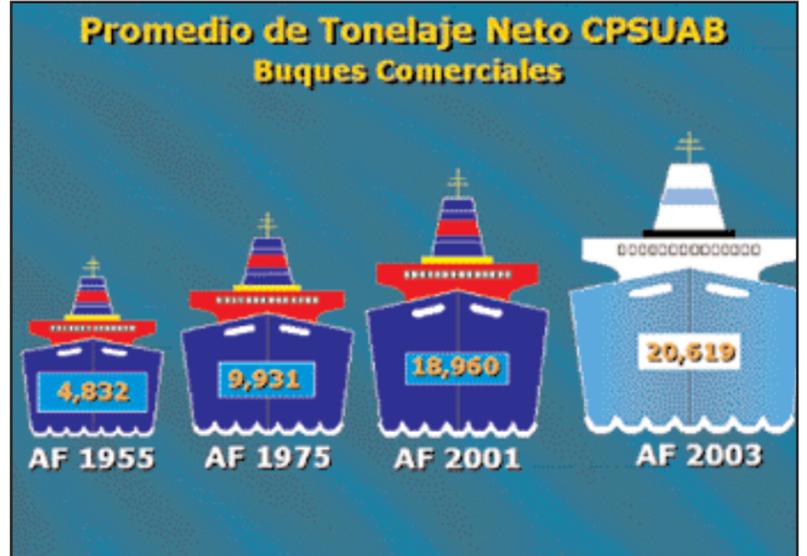
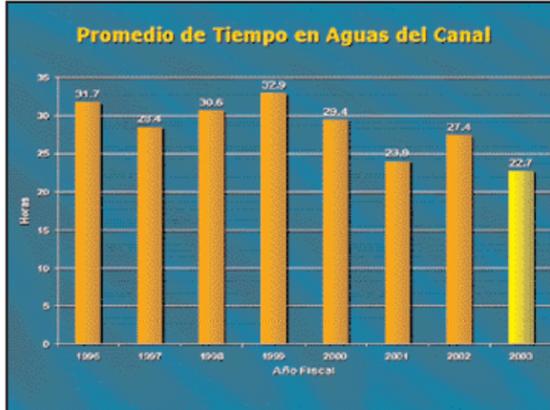
De acuerdo con el ingeniero Jorge L. Quijano, director del Departamento de Operaciones Marítimas de la ACP, durante este periodo se establecieron nuevas e importantes marcas de desempeño.

Así, en el 2003, señaló Quijano, la ACP rompió la anterior marca de seguridad en aguas del Canal al registrar solamente 12 accidentes frente a un total de 13,154 tránsitos. Durante los años 2001 y 2002 se registraron 17 incidentes (ver tabla).

Otro de los indicadores sobresalientes del Canal fue la reducción a menos de 23 horas del Tiempo en Aguas del Canal, y esto considerando que se manejó mayor tonelaje que el año fiscal pasado (ver tabla).

Y todo ello se ha logrado, enfatiza Quijano, al mismo tiempo que el 40% de buques que transitan el Canal son Panamax, es decir, los más grandes que pueden transitar la vía. (ver tabla).

Cabe señalar que la dinámica del segmento de buques portacontenedores es la que más ha influido tanto en los resultados financieros, como en los indicadores relacionados a la operación del Canal. Muestra de esto fue el uso de buques portacontenedores de más de 900 pies de eslora (largo). De hecho, el AF 2003 cerró con 980 buques de este largo, un incremento



espectacular del 37% sobre los 715 buques del año anterior. Los tránsitos de estos buques, por su largo, son normalmente programados durante el día, por lo que consumen así una buena porción de la capacidad de tránsito diurna que tiene el Canal.

Según Quijano, todos estos constituyen buenos indicadores generales que sirven para evaluar el manejo panameño del Canal.

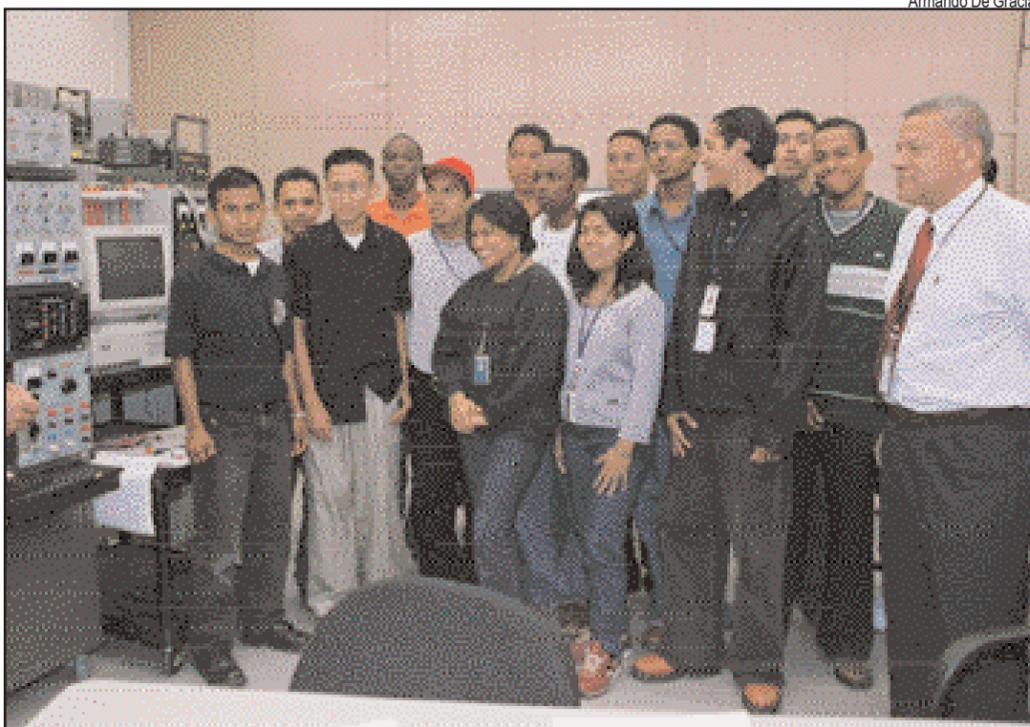
“Realmente nos sentimos orgullosos de estos logros, ya que no solo estamos atendiendo la creciente demanda del Canal sino que a la vez estamos mejorando mediante proyectos dinámicos de modernización para asegurar que mantenemos la viabilidad de la ruta ante las crecientes exigencias de nuestros clientes. Y hay que destacar que todo esto se logra con una fuerza

laboral muy profesional, dedicada al trabajo con ahínco, y con un gran compromiso no solo con el



Canal sino con el país, ya que entiende el papel del Canal como generador de divisas”, señaló finalmente Quijano.★

Práctica profesional en la ACP



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Cuarenta graduandos de la Escuela de Artes y Oficios Melchor Lasso de la Vega realizaron su práctica profesional en diversas oficinas de la Autoridad del Canal de Panamá. Los estudiantes trabajaron en las oficinas de Servicios Audiovisuales, Protección del Canal y Electrónica y Telecomunicaciones, entre otras, donde tuvieron la oportunidad de poner en práctica los conocimientos teóricos adquiridos en la escuela, además de conocer más sobre los equipos que se utilizan en la empresa. Para Johana Solís, quien practicó en la Sección de Servicios Audiovisuales, fue una buena experiencia, que le permitió aprender algo nuevo.

A este grupo de estudiantes se les presentó una interesante charla sobre la operación del Canal de Panamá. También tuvieron la oportunidad de visitar los talleres de la Escuela de Aprendices, donde también recibieron charlas en materias como electrónica y electricidad.

Gracias a la diligencia de los canaleros José Northover y Antonio Michel, ambos egresados del Artes y Oficios, se adelanta un plan que permitirá que una mayor cantidad de graduandos del Artes y Oficios puedan realizar sus prácticas profesionales en la ACP.★



El Canal al Día

El presente y el pasado. La gente y el futuro. Reportajes. Entrevistas. Noticias. Es el Canal de Panamá al servicio del país. Esto y mucho más lo encontrará en **El Canal al Día**, el programa de televisión que le actualiza sobre la vía interoceánica.

FETV Canal 5
Miércoles, 9:30 p.m.

Telemetro Canal 13
Sábados 8 a.m.

RTVE Canal 11
Martes 5 p.m. / Domingos 11 a.m.

VACANTES

VACANTES

Para hacer la solicitud, presente el Formulario 443, Solicitud de Traslado, a más tardar el próximo viernes a la Sección de Reclutamiento y Colocación, Edificio 706, Balboa.

Podrá someterse a los seleccionados a una prueba de drogas antes del nombramiento o del cambio permanente de puesto.

Para acciones que no sean ascensos inmediatos, los solicitantes serán calificados en base a requisitos modificados cuando su historial incluya experiencia especializada que suministre las habilidades necesarias para desempeñar exitosamente el puesto.

Las pruebas de que el solicitante reúne los requisitos específicos del puesto (como saber nadar y tener licencia de conducir), deben archivarse en el Expediente Oficial de Personal o adjuntarse al Formulario 443.

Los salarios citados son los salarios mínimos y máximos por hora, correspondientes a los grados de las vacantes anunciadas. Los empleados seleccionados serán colocados en el escalón, grado y salario básico correspondientes de conformidad con los reglamentos.

Los salarios podrán revisar los requisitos de cada puesto en el Centro de Recursos Técnicos de la Autoridad del Canal de Panamá (CCAA, Edificio 704, Balboa).

Para mayor información, llamar a la Sección de Reclutamiento y Colocación al 272-8583.

Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año y que puede ser convertido a permanente).	Salarios	Unidad	Ubicación	Vacantes
Secretario, NM-7/8 ¹² (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.12.37/17.81	Seguridad y Ambiente		P 1
Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año).				
Asistente de cómputo, NM-6 ¹³ (Requiere leer inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.11.13/14.47	Seguridad y Ambiente		P 1
Ayudante electricista, MG-5 ¹ (Debe saber nadar).	B/.5.84/6.23	Dragado, Señalización y Grúas		P 1
Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda tres meses).				
Analista de presupuesto, NM-9 ¹ (Requiere leer inglés).	B/.15.13/19.67	Seguridad y Ambiente		P 1
Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda 30 de septiembre de 2004).				
Jefe de máquina de draga, ME-14 ¹⁴ (Requiere hablar y leer inglés. Debe saber nadar).	B/.24.12/28.15	Dragado, Señalización y Grúas		P 2
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año). 1ra Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Supervisor, ingeniero interdisciplinario, NM-11/12 ¹⁵⁶ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.18.30/28.52	Esclusas		P 2
Supervisor, ingeniero interdisciplinario, NM-11/12 ¹⁵⁶ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.18.30/28.52	Esclusas		A 1
Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado Temporal (que no exceda un año). 2da Fecha de Aceptación de Solicitudes				
Supervisor, arquitecto, NM-12 ¹⁷⁹ (Requiere leer inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.21.94/28.52	Ingeniería		P 1
Ingeniero interdisciplinario, NM-11 ¹⁷⁸⁹ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe tener licencia de conducir).	B/.18.30/23.80	Ingeniería		P 1
Capataz, mecánico de equipo de aire acondicionado, MS-10 ¹¹⁰ (Requiere leer inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.19.56/22.83	Ingeniería		P 1
Técnico en ingeniería, NM-7 ¹¹¹²¹³ (Requiere tener licencia de conducir).	B/.12.37/16.08	Ingeniería		P 1

Anuncio Abierto y Continuo para Ascenso, Traslado, Asignación Temporal (que no exceda un año). 2da Fecha de Aceptación de Solicitudes

Especialista en seguridad de instalaciones (electrónica), NM-9/11 ¹¹⁴¹⁶ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.15.13/23.80	Protección del Canal		P 2
Especialista en seguridad de instalaciones, NM-7/9 ¹¹⁴¹⁵¹⁶ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.12.37/19.67	Protección del Canal		P 1
Supervisor, ingeniero civil, NM-11 ¹¹⁷ (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.18.30/23.80	Ingeniería		P 1
Ingeniero mecánico, NM-11 ¹¹⁸ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.18.30/23.80	Ingeniería		P 1
Ingeniero multidisciplinario, NM-9/11 ¹¹⁸¹⁹ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.15.13/23.80	Astilleros Industriales		A 1
Ingeniero multidisciplinario, NM-9/11 ¹¹⁸²⁰ (Requiere hablar, leer y escribir inglés).	B/.15.13/23.80	Astilleros Industriales		A 1
Geógrafo, NM-9 ¹²¹²² (Requiere hablar, leer y escribir inglés. Debe saber nadar y tener licencia de conducir).	B/.15.13/19.67	Administración Ambiental		P 1

- De utilizarse este anuncio para llenar la vacante, sólo se considerará a los candidatos que sean empleados permanentes de la Autoridad del Canal de Panamá con estatus de carrera o de carrera condicional.
- Requiere experiencia en el manejo de aplicaciones por computadora comúnmente utilizadas en una oficina o su equivalente, por ejemplo: Word, Excel, PowerPoint.
- Requiere conocimiento de software de control de redes.
- Requiere licencia de maquinista jefe para buques a motor no menor de 3000 caballos de fuerza.
- Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio. La fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la segunda fecha de cierre que será el 9 de abril del 2004. La tercera y última fecha de cierre será el 6 de agosto del 2004.
- Debe ser un ingeniero idóneo en una de las siguientes disciplinas: Mecánica, Civil, Industrial o Eléctrica / Electrónica.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 27 de junio del 2003. La segunda fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. La tercera y última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 28 de febrero del 2004. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
- Requiere idoneidad en cualquiera de las siguientes disciplinas: Ingeniería Civil o Arquitectura.
- La segunda fecha de cierre de este anuncio se cambia del 24 de octubre al 5 de diciembre del 2003.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 11 de julio del 2003. La segunda fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la tercera y última fecha de cierre que será el 26 de marzo del 2004. Los empleados que se determinaron idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 8 de agosto del 2003. La segunda fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. Las solicitudes que se reciban después de esa fecha se retendrán y se tomarán en consideración para la tercera y última fecha de cierre que será el 9 de abril del 2004. Los empleados que se determinaron idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados. (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).
- Requiere conocimiento de preparación de especificaciones para contratos de proyectos tales como construcción, renovación, demolición y mantenimiento.
- Certificado de idoneidad para ejercer las funciones correspondientes al Técnico en Ingeniería Civil o Arquitectura expedido por la Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 2 de mayo del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. Los empleados que se determinaron idóneos no tienen que entregar otra solicitud para este anuncio. Aquellos que se determinaron no idóneos, deberán entregar otra solicitud si desean ser considerados (De acuerdo al contrato de la Unidad Negociadora de Empleados No Profesionales).
- Requiere tener dominio de electrónica.
- La segunda fecha de cierre de este anuncio se cambia del 21 de noviembre al 5 de diciembre del 2003.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 11 de julio del 2003. La segunda fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. La tercera y última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 26 de marzo del 2004. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 25 de julio del 2003. La segunda fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. La tercera y última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 9 de abril del 2004. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
- Requiere experiencia en dos o más de las siguientes disciplinas de ingeniería: Mecánica, Civil (Estructural) o en Arquitectura Naval. Debe poseer idoneidad en por lo menos una de las disciplinas de ingeniería o en Arquitectura Naval.
- Requiere experiencia en dos o más de las siguientes disciplinas de ingeniería: Mecánica, Civil (Estructural), Eléctrica o en Arquitectura Naval. Debe poseer idoneidad en por lo menos una de las disciplinas de ingeniería o en Arquitectura Naval.
- Este anuncio abierto y continuo fue publicado inicialmente en El Faro del 16 de mayo del 2003. La última fecha de cierre para la aceptación de solicitudes será el 5 de diciembre del 2003. Sólo se requiere entregar una solicitud para este anuncio.
- Requiere tener experiencia en el manejo de las técnicas y métodos del sistema de información geográfico.

El régimen laboral especial de la Autoridad del Canal de Panamá se fundamenta en los principios de méritos e igualdad de oportunidades.